

くらしと産業を支えた小鉄道

湘南軌道の軌跡を求めて

十文字 義之

79年前、東海道本線の二宮から秦野に至る、湘南軌道というキロ程10kmの軽便鉄道が走っていたことを知る者は、鉄道愛好家か歴史家なら認識しているものの、今となって

は当時をリアルに語れる方は少なくなりました。ましてや、当時の遺構も少なく、遺品も個人所有のものが多く、常時公開していないためその存在を知らないことも多い。しかし、今なお沿線住民の間では、この鉄道が欠かすことのできないくらしと産業を支えた輸送機関であったことを誇りとして、語り継がれている。明治39年、馬車鉄道として開業した同鉄道が、蒸気へと機関変更し軽便鉄道を歩み、31年間という鉄道事業としては短命であったものの、その使命を担った役割は大きかったことは確かだ。このように、

は当時をリアルに語れる方は少なくなりました。ましてや、当時の遺構も少なく、遺品も個人所有のものが多く、常時公開していないためその存在を知らないことも多い。しかし、今なお沿線住民の間では、この鉄道が欠かすことのできないくらしと産業を支えた輸送機関であったことを誇りとして、語り継がれている。明治39年、馬車鉄道として開業した同鉄道が、蒸気へと機関変更し軽便鉄道を歩み、31年間という鉄道事業としては短命であったものの、その使命を担った役割は大きかったことは確かだ。このように、

現地を訪ねて軽便の真実を知る

湘南軌道は、軽便鉄道時代から既に一〇〇年を超え、廃止されてからも80年近い歳月が経過していることから、少なくともリアルタイムで軽便を知る方は90歳前後の方に限られてくる訳だ。また、会えたとしても専門家ではないので走っていたのを子供心に記憶しているとか、乗ったことがある、といった経験だから詳細までは判らないことが多いのだ。従って、その世代の方を取材するのが最大の近

道だが、同鉄道に関わった方の遺族から伝えられてきた事柄を聞かせて頂くことの方が多い。

一方、遺品を資料館等の公的施設に寄贈していればまだしも、全く興味がないと処分してしまうことも多々あり、タッチの差で後悔することの方が多い。湘南軌道は比較的、遺品が残っているものの、公開されている写真は本社事務所や車両、延伸された秦野専売支局構内などがあるが、カメラの普及が乏しかった時代から推測して仕方のないことだ。矢張り、根気よく現地を訪ねて人々の話を聞く中で、そこには軽便の真実に近づく鍵が必ずあると思う。

湘南軌道の生い立ち

1899年(明治32)年に東海道本線・二宮駅の設置が決定され、湘南馬車鉄道発起人である高部屋村の山口喜十郎ほか32人は、秦野〜二宮間、秦野〜平塚間及び平塚〜厚木間の軌道敷設特許を内務大臣より受けた。翌年には神奈川県知事から工事施工許可を受けている。直後、秦野〜平



国立公文書館所蔵の関係文書

可が下りたのは、特許から5年後のことだった。既に東海道線の二宮駅は、02年(明治35年)に開駅している。その後、東海道線への利便性と、荷役の省力化により、東海道線二宮駅構内への延伸をし、さらに輸送力を強化するため、馬力から蒸気への機関変更を13年(大正2年)に行うとともに社名も湘南軽便鉄道に改称した。

これまでの馬車鉄道の軌道では脆弱であったため、一部改修を行っている。蒸気機関変更に対する工費予算書をみ

塚間、及び平塚〜厚木間の施工取り消し願いを提出し、1904年(明治37年)に湘南馬車鉄道が設立した。起工変更の許可や秦野〜二宮間の敷設、試運転を経て、06年(明治39年)県知事から営業許

ると、測量監督費900円、用地費200円、土工費3200円、橋梁費3500円、軌道費10400円、車両費21000円、諸経費800円で総計4万円を計上している。一方、収支計画は収入総額19272円、車両収入10512円（1日平均80人が往復・年間58400人）で1人片道乗車賃平均18銭とすると10512円の利益。併せて貨物収入は1日平均40トン（年間14600トン）とし、二宮～秦野間6マイルで87600トンマイル、1トン1マイル平均10銭とすると87600円の利益とした。

大正3年9月13日の横浜貿易新報は「開業8月の乗客は、8000人を超え、翌年同月もそれを下回ることはない」とその盛況ぶりを伝えている。当初の予想乗客数の3倍以上の隆盛ぶりだったことが窺える。また、大山への参拝客が二宮から軽便で秦野に向かい、伊勢原の参拝者も秦野に出て、軽便で二宮に戻る人流を確保している。5年に渡る軽便時代から大正7年には、経営権を内国通運に譲渡され、湘南軌道としてスタートする。更なる設備改修を進め、大

正8年には二宮に本社社屋を置き、翌年には秦野に事務所を建設する。煙草収納所から初代秦野駅への荷役に困難を来していた路線を秦野専売支局構内まで延伸計画を出し、地買収が完了、工事に着手した矢先、関東大震災に遭い、完成したのは大正13年3月、延伸計画から5年が経過していた。

こうして、想定した煙草輸送という鉄道敷設の目的を果たした湘南軌道も決して経営は楽ではなく、度重なる運賃改定、昭和4年には東海道線の二宮駅との利便性を図るべく、二宮本社前から右へ分岐延伸した。同時に山側に東海道線と軌道併用の駅舎を軌道負担で設置し東海道線との連絡を行っている。経営改善を目指し、いかに乗降客の利便向上と貨物荷役の省力化を目指していたか痛感するものだ。しかし、この時点で秦野～二宮間の秦野自動車の運行、昭和2年の小田原急行鉄道の開通により、経営は流れを変えることなく窮地に追い込まれ、昭和8年には旅客輸送の休止、残された貨物輸送も昭和10年に休止され、昭和12年

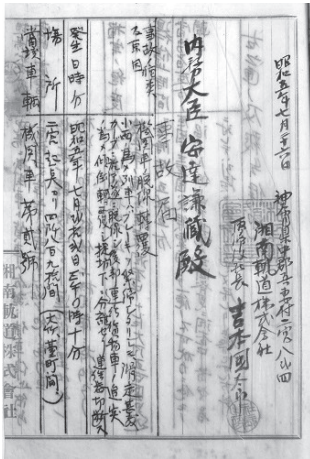
8月、31年間の鉄道事業に幕を閉じた。

軽便さんが通る

馬車鉄道時代から軽便に至るエピソードがリアルに残されている。運行に際し、馬が脇見をするのを防ぐため、目隠しをしていたと言う。また、事故防止のため、カーブや十字路、軌道上の歩行者に対し、馬方がラッパを鳴らして、注意を促した。馬が唯一の原動力であったので、沿線には馬蹄屋や鉄鋼屋、獣医師もいた。



水無川橋梁を渡る
客貨混合列車（模型）



内務大臣に宛てた
事故報告書

蒸気になっても、煙突から出る火の粉が原因で、火災を起すことが沿線住民の不安でもあった。そのため、金属の切り屑を煙突にいれて火の粉を防ぐフィルターとしていた。併用軌道故に接触事故もあった。とりわけ子供たちが轢かれ足を失うなど交通弱者の被害が見られる。必ずしも軌道が良いとは言えなかったため、カーブで脱輪することも稀にあったと言う。すると、住民が丸棒を持ってきて復旧に努め、勾配区間に差し掛かると、砂を撒いてくれという機関士の指示に応えたり、車両を後押しする光景が良く見られたという。実に手の掛かるやんちゃな子供のようだ。

昭和5年7月22日午後0時10分、大竹〜台町（水無川付近）で、遂に脱線転覆事故を起こしてしまう。26日付けで安達謙藏内務大臣宛てに事故届を出している。2号機関車牽引の貨物列車が小雨のため滑走し、カーブで脱線転覆したものだ。1時間55分不通となったが奇跡的に機関士、貨物に被害はなかったものの、煙突が欠落して車体を損傷した。2号機関車は、修理費5000円で再生された。機関士は処分されている。

軽便二宮駅構内からレールを出土

今から9年前、二宮の歴史家組織「戦時下の二宮を記録する会」（赤羽興三郎会長）が軽便二宮駅構内（機関区構内）に位置する土地からレールを発掘したことがある。当初、一般紙がこぞって「軽便鉄道のレールを発見」と報道したものの、その後小生が同会とともに確認したところ、軌間も異なることから軽便のレールではないことが明らかとなった。併せて、レールと枕木が全て一体となったユニツ

トレールで、正に土工用（ドゴビルレール）であった。同レールは、河川改修などによく使用し、資材や土砂を運ぶために簡易敷設するもので、軌条も6kg/mレールで軽便のそれとは異なる。発掘した土工レールは、軽便敷地内から3段平積みで発見されたことは事実で、軽便が何らかの形で使用していたことは確かであろう。地中に眠っていたせいか供出にも免れて今日に軽便ロマンを創出する遺品であった。腐蝕を防ぐためレストアし、軽便を知る貴重な物件として二宮町教育委員会（ラディアン）に寄贈、保管されている。

湘南軌道を模型化する

湘南軌道の調査研究を進めて行く中で、住民がリアルタイムで描いたスケッチに出遣い、それは山側から海側に向かって俯瞰で描いた軽便二宮構内であった。路線配置も合致していたため、これを基に1/46スケールで本社事務所、軽便二宮駅、水無川橋梁に至る主要風景を再現することに



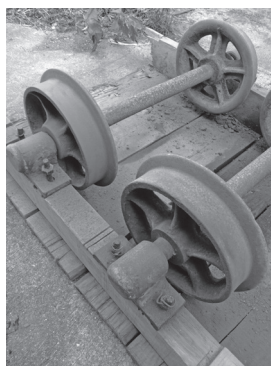
本社社屋を背景に併用軌道を行く

として二宮町に寄贈した。

沿線に残る遺品の謎

以前、湘南軌道最後の役員であったお宅を訪ねたことがある。目的は、当時使用されたトロッコがあると聞き、その調査であった。土台は朽ちていたものの、車輪が付いた平トロッコが確かに物置の片隅に置かれていた。対面した

し、客貨車も実寸法からのスケールダウンして自作した。増築はさて置いているものの、奇跡的に二宮に本社社屋が残っている。同モジュールレイアウトは、軽便鉄道一世記記念事業の二宮展示会で公開した後、教育資料



民家で保管されている平トロッコ

時点で軌間が合わないことに気付いた。遺族は軌道で使用していたと伝えられているし、間違いではないが、軌道の軌間は762mmでトロッコのそれは実測値で510mmであった。最早、本線での使用は不可能と言える。何故、軌道で使っていたと断言できるのだろうか？ 秦野専売支局で貨車への荷役は、構内の横持ちのトロッコを使用していた記録がある。まさにこのトロッコの可能性が高い。廃止から80年近い歳月を経て、その出現は私にとっても強烈なものであった。限られた湘南軌道の貴重な遺品として公開できる機会を期待したい。軌道跡は、バス路線になっているので、ハイキング感覚で現地を訪ねて軽便ロマンに思いを馳せては如何か。